FÉVRIER '71

LOCO-REVUE

la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

N° 314

SOMMAIRE p. 102

FEVRIER '71

5,- F

Etranger
5,50 F

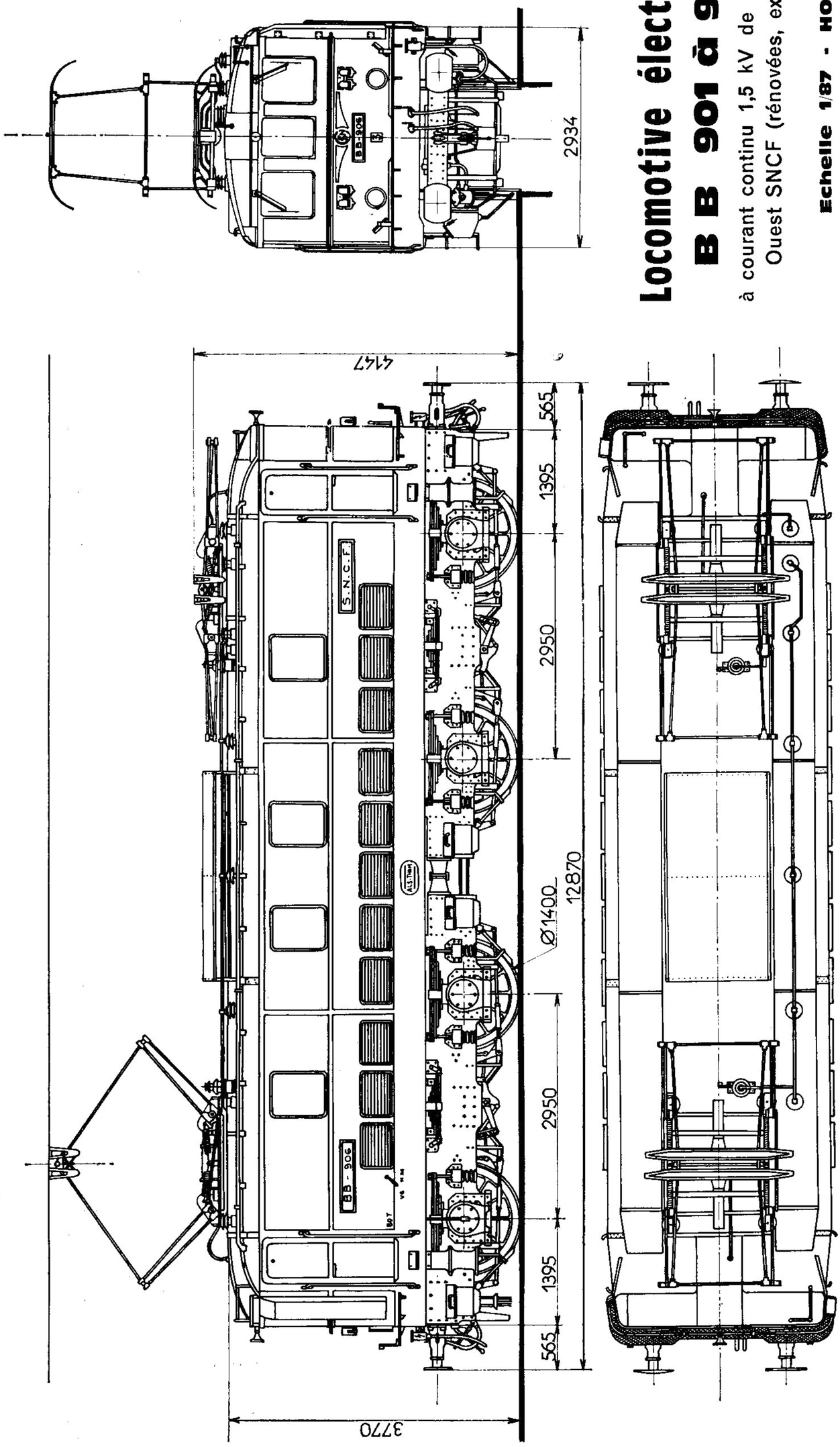
LE PLAN DU MOIS

Locomotive électrique

B B 901 à 935

à courant continu 1,5 kV de la région Ouest SNCF (rénovées, ex Etat)

Echelle 1/87 - HO



FEVRIER 1971

chainement ces mêmes wagons à titre d'expérimentation.

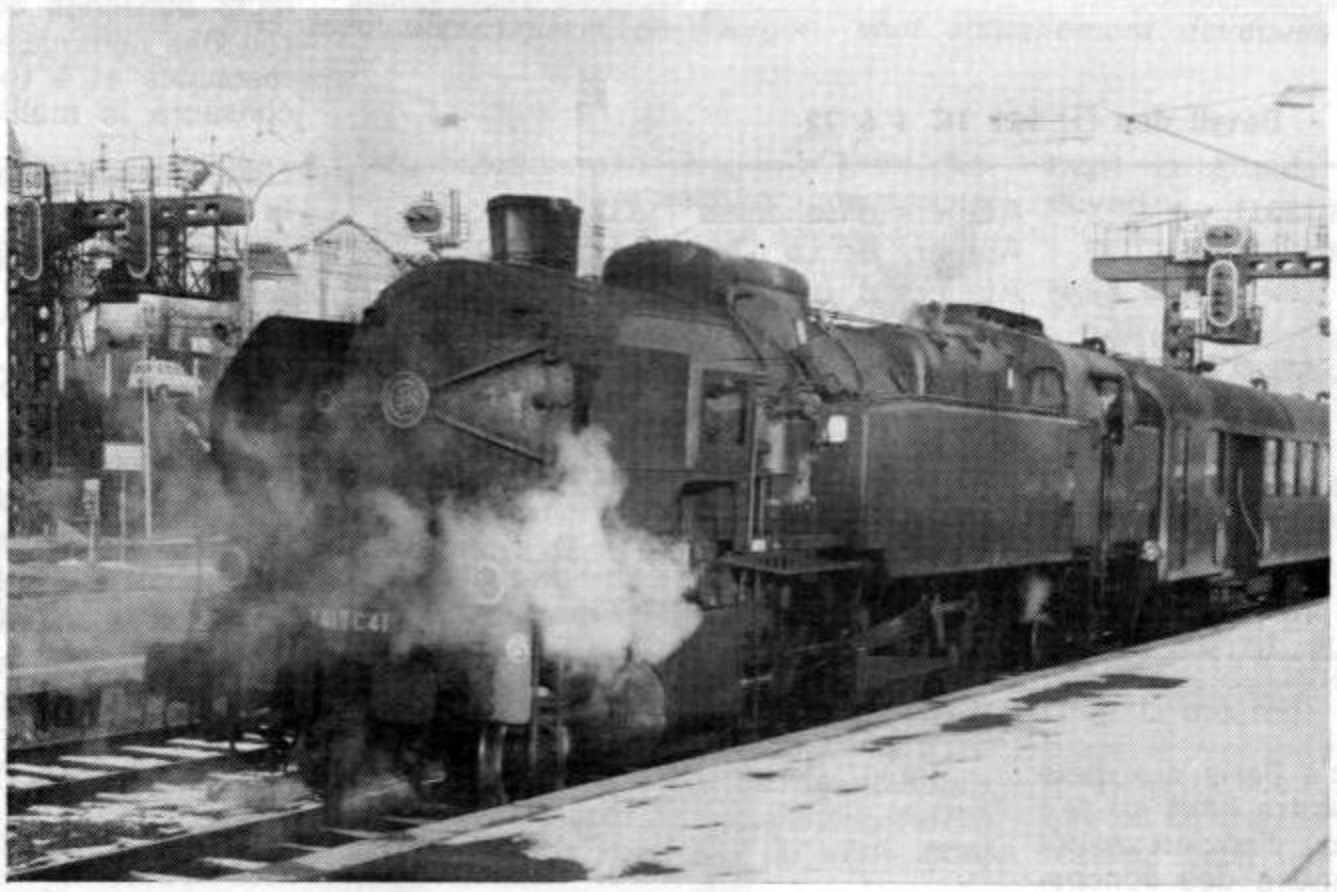
Mais les photographies parlent d'elles-mêmes et sont bien plus expressives que toutes explications supplémentaires. J'ajouterais cependant que cette maquette, qui m'a demandé quatre années de travail, n'est pas totalement terminée en ce qui concerne l'équipement en caténaire et l'aménagement du décor de la rampe. D'autre part, le réseau continuera de se développer par l'acquisition régulière de matériel nouveau et j'envisage déjà d'installer sur la surface encore disponible, au niveau inférieur, un triage permettant de garer des rames supplémentaires pour varier les trains en circulation sans intervention manuelle.

J'espère pouvoir également appliquer prochainement un système d'horaire inspiré du principe des CFF, afin d'obtenir une exploitation plus réaliste du réseau. ■

La nuit, l'avenue principale conserve toute son activité. (Sur le mur du fond, l'affiche des jeux olympiques de 1968, rappelle que le réseau est situé à Grenoble).

Dernières fumées en banlieue parisienne

par Marcel LE GUAY



Dernier jour de la vapeur en gare d'Ermont

Cliché Billebault

Le mardi 8 décembre 1970 a vu la mise sous tension (25 kV) de la section Ermont-Eaubonne à Valmondois. Cette dernière étape de l'électrification de la banlieue Nord de Paris devrait marquer la fin de la traction vapeur sur ce secteur et la disparition des fameuses [2] 141 TC 1 à 72 (ex-Nord 4.1201 à 1272) *.

Le rayon d'action de ces belles machines s'était, en effet, progressivement rétréci depuis qu'en décembre 1958 avait été inaugurée la traction électrique sur Paris Creil. Paris à Crépy-en-Valois était électrifié ensuite par phases successives de janvier à décembre 1963.

Puis, après cinq ans de répit, en mai 1969, Paris à Pontoise et Creil à Pontoise étaient à leur tour recouverts de caténaires.

Le reste devait alors aller très vite. En avril 1970, c'était Paris à Ermont par Gennevilliers et Ermont à Argenteuil qui étaient diésélisés (exploités en réversibilité avec des BB 66000), puis, en mai, nouveau bond de la caténaire qui attint Persan-Beaumont par Monsoult-Maffliers ainsi que Luzarches. Dès lors, il ne restait plus en traction vapeur que la courte section d'Ermont à Valmondois (14 km). Mais des circulations vapeur allaient encore

* Voir fiche documentaire **Loco-Revue** n° 51, 5e série.

La pauvre 141. TC semble prise au piège de la toile d'araignée tissée par la toute puissante « électricité » ! Cette image, symbole de progrès, doit-elle obligatoirement nous réjouir ?...

Cliché Le Guay

dant 35 ans au moins un service difficile, dans des conditions très honorables, grâce à ceux qui en ont assuré la conduite et aussi l'entretien. Jusqu'à la fin, il est resté 14 machines en service (plus 3 en réserve).

La première circulation électrique de reconnaissance a eu lieu le 8 décembre 1970 entre Ermont-Eaubonne et Valmondois et, dès le lendemain, beaucoup de circulations étaient déjà assurées par des Z 6100 *.

Toutefois, quelques circulations vapeur ont subsisté jusqu'au samedi 12 décembre et les dernières ont été assurées avec les [2] 141 TC 10 et 64 particulièrement briquées.

Au moment où paraîtront ces lignes, certaines de ces machines auront déjà gagné Dourdan et péri sous le chalumeau. L'une d'elles, toutefois, devrait échapper au sort commun et trouver refuge au musée de Mulhouse.

Il avait été question que ce serait la [2] 141 TC 51, mais c'est finalement celle qui aura été jugée la meilleure à fin de service qui sera épargnée.

Leur silhouette familière n'est plus, leurs panaches de fumée ont disparu, rendons hommage à une belle série de machines et à tous ceux qui leur ont consacré le meilleur d'eux-mêmes.

Détail des [2] 141 TC 1 à 72

[2] 141 TC 1 (ex-4.1201)	Ateliers d'Hellemes (1932).
[2] 141 TC 2 (ex-4.1202)	Ateliers de La Chapelle (1933).
[2] 141 TC 3 à 5 (ex-4.1203/ 5)	Ateliers d'Hellemes (1933).
[2] 141 TC 6 à 15 (ex-4.1206/15)	Sté d'Als. constr. mécan. (1933/34).
[2] 141 TC 16 à 25 (ex-4.1216/25)	At. du Nord de la France (1933/34).
[2] 141 TC 26 à 35 (ex-4.1226/35)	Société Franco-Belge (1933/34).
[2] 141 TC 36 à 43 (ex-4.1236/43)	At. du Nord de la France (1934/35).
[2] 141 TC 44 à 51 (ex-4.1244/51)	Société Franco-Belge (1934/35).
[2] 141 TC 52 à 60 (ex-4.1252/60)	Schneider (1934/35)
[2] 141 TC 61 à 66 (ex-4.1261/66)	Société Fives-Lille (1934/35).
[2] 141 TC 67 à 72 (ex-4.1267/72)	Société Française (1934/35).

Liste des machines conservées jusqu'à la fin :

14 machines en service plus 3 en réserve :

il s'agit des [2] 141 TC 3, 4, 9, 10, 15, 16, 25, 26, 27, 38, 42, 54, 58, 60, 62, 64 et 67.

Les trois machines suivantes étaient garées en bon état : [2] 141 TC 24, 32 et 34. ■

* Voir fiche documentaire **Loco-Revue** nos 223/224, 19e série.

sous caténaire jusqu'à Paris aux heures de pointe et à l'autre bout jusqu'à Persan-Beaumont dont l'ancien dépôt n'est plus qu'une annexe des Joncherolles qui comptait à ses effectifs toutes les [2] 141 TC maintenues en service.

Ces machines sont équipées de l'attelage automatique Willison et de la réversibilité Aubert. Elles ont une distribution type Cossart à cames rotatives et phases indépendantes.

Elles remorquaient des rames banlieue du type Nord/PLM avec attelage Willison, composées de 8 voitures (4 aux heures creuses).

Construites entre 1932 et 1935, ces célèbres machines ont effectué pen-

Cliché Le Guay

HO : Construisons un fourgon G.V. à deux essieux Dqd²m

par P. SOULLEYS

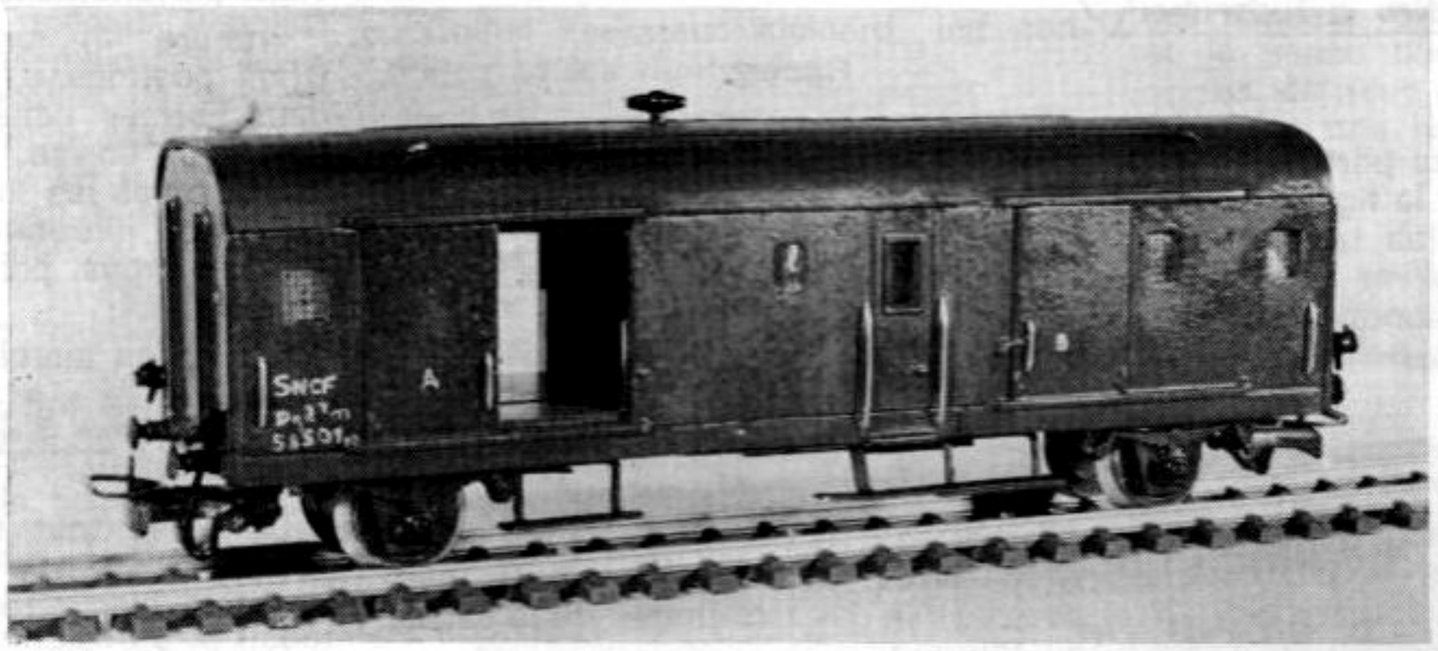


Photo 1, nota :

les lettres A et B, sur les portes du fourgon, sont sans rapport avec les lettres de repérage adoptées dans le texte, sur la photo 2 et sur les figures 1 et 2.

Cliché Loco-Revue

M. P. Soulleys, modéliste déjà connu de nos lecteurs, nous a fait parvenir la description d'une transformation permettant d'obtenir, à partir d'un fourgon Jouef à bogies, un fourgon GV unifié Dqd²m 58 501 à 58 550 à deux essieux.

Cette intéressante adaptation, peu onéreuse et réalisable par tout amateur HO-iste quelque peu bricoleur, permet de pallier la regrettable absence de ce type de véhicule dans le commerce (les anciennes productions Mackett, les seules parmi lesquelles figurait se fourgon, sont actuellement devenues introuvables).

Matériel nécessaire pour la réalisation :

- 1 fourgon à bogies Jouef référence 4620 ;
- 1 wagon tombereau Jouef référence 6230 ;
- 1 sachet de pièces RMA (conduites et chanard) ;
- 1 pochette de marchepieds J. Laffont ;
- Fiche documentaire *Loco - Revue* n° 58 ou *Loco-Revue* n° 252 (plan du mois, échelle HO).

Après étude de la fiche documentaire *Loco-Revue* et du fourgon à bogies Jouef, on constate qu'il y a similitude d'aspect des caisses, sauf en ce qui concerne les faces extrêmes, la position des deux petites portes d'accès du personnel et l'emplacement des fenêtres.

L'analyse de la vue de dessus des deux fourgons permet de voir, en outre, que les portes d'accès sont décalées sur le fourgon à bogies, alors qu'elles sont en vis-à-vis sur le fourgon à deux essieux.

La principale difficulté consiste donc à ramener en bonne position ces deux portes.

Il y a deux solutions :

a) Exécuter une nouvelle porte en bonne place et faire disparaître l'ancienne ;

b) Fractionner le wagon suivant photos et croquis et recoller convenablement le tout. C'est cette seconde solution que je décrirai, car elle permet d'effectuer simultanément le raccourcissement nécessaire de la caisse.

Après avoir enlevé les bogies et la toiture, tracer à la pointe sèche un trait à 50 mm de l'extrémité, du côté où les grandes portes sont fermées, et scier la caisse en deux. La partie la plus courte est conservée telle pour l'instant (partie A sur la figure 1 et la photo 2).

L'autre partie est sciée en deux dans le sens de la longueur en s'alignant sur l'intérieur de la moulure droite de la porte d'intercommunication d'extrémité (c'est-à-dire du côté montrant la grande porte complètement ouverte).

Le wagon est alors fractionné en trois parties.

Prendre la partie comportant la grande porte entrouverte, tracer à 85 mm en partant de l'extrémité et couper pour obtenir la pièce B (figure 1, photo 2). En mettant bout à bout les parties A et B, une des faces du fourgon est réalisée.

En se référant à la figure 2, tracer aux cotes et supprimer les parties hachurées de 18 et 17 mm. Les pièces C et D ajoutées à la partie A constituent la seconde face du fourgon et la symétrie des deux flancs est rétablie en ce qui concerne les deux portes d'accès (voir photo 2).

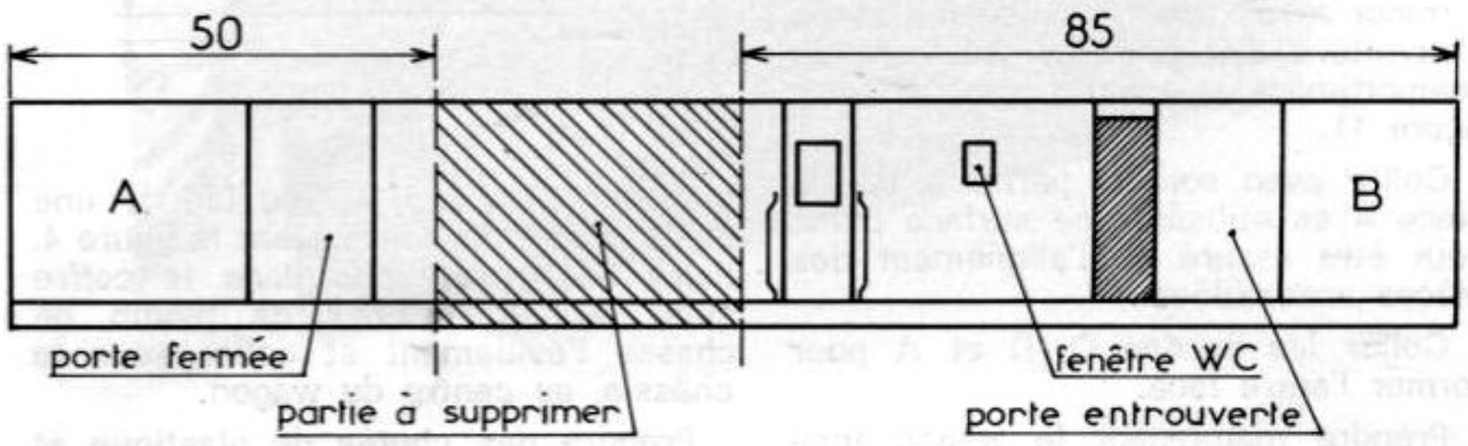


Figure 1

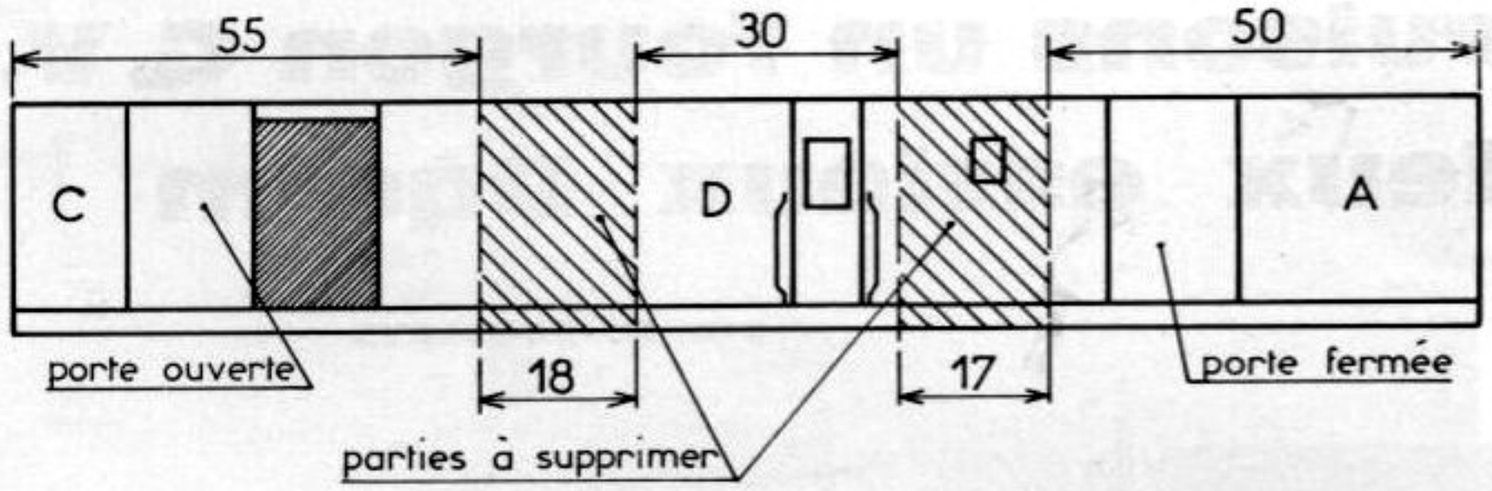


Figure 2

Supprimer ensuite les portes d'intercommunication suivant la figure 3, ainsi que les traverses et les tampons, en prenant soin de conserver les moulures et les fanaux (important si on veut installer les feux de fin de convoi).

Supprimer puis araser les bossages recevant les vis des bogies.

Tracer l'emplacement exact des nouvelles fenêtres d'après le plan de la fiche documentaire et effectuer le détourage des ouvertures (on remarquera que les portes du fourgon font 15 mm, alors que, d'après la fiche, elles devraient faire 18,5 mm, on ne peut, hélas ! obtenir une rigoureuse conformité).

Cette opération de découpage effectuée (c'est la plus fastidieuse), ébavurer soigneusement toutes les parties usinées et en vérifier l'équerrage, ceci étant très important pour le réassemblage ultérieur. Récupérer les feuilles de rhodoïd d'origine du vitrage, les couper à la nouvelle longueur, sauf celles situées du côté des portes ouvertes. Ces feuilles vont ainsi servir de contre-plaques de fixation des faces du fourgon.

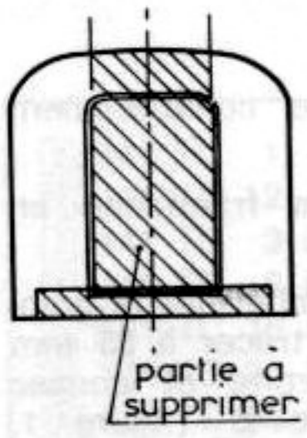


Figure 3

Silhouetter les grillages à la pointe à tracer après avoir localisé les zones d'ouverture des fenêtres. La vitre du compartiment w.-c. est à blanchir (voir figure 1).

Coller avec soin la partie B sur la pièce A en utilisant une surface plane pour être assuré de l'alignement des pièces assemblées.

Coller les parties C, D et A pour former l'autre face.

Prendre maintenant le wagon tombereau et détacher la caisse du châssis sans le détériorer. Le châssis étant à nu, le couper transversalement en deux parties, puis ébavurer (ainsi que les tampons qui présentent des traces de moulage).

Coller immédiatement un des deux demi-châssis sous la partie du fourgon opposé à la pièce A, pour rendre rigide tout l'ensemble ; coller ensuite l'autre moitié du châssis sous la pièce A. Faire en sorte que les traverses porte-tampons du châssis reconstitué viennent au ras des extrémités de la caisse du fourgon.

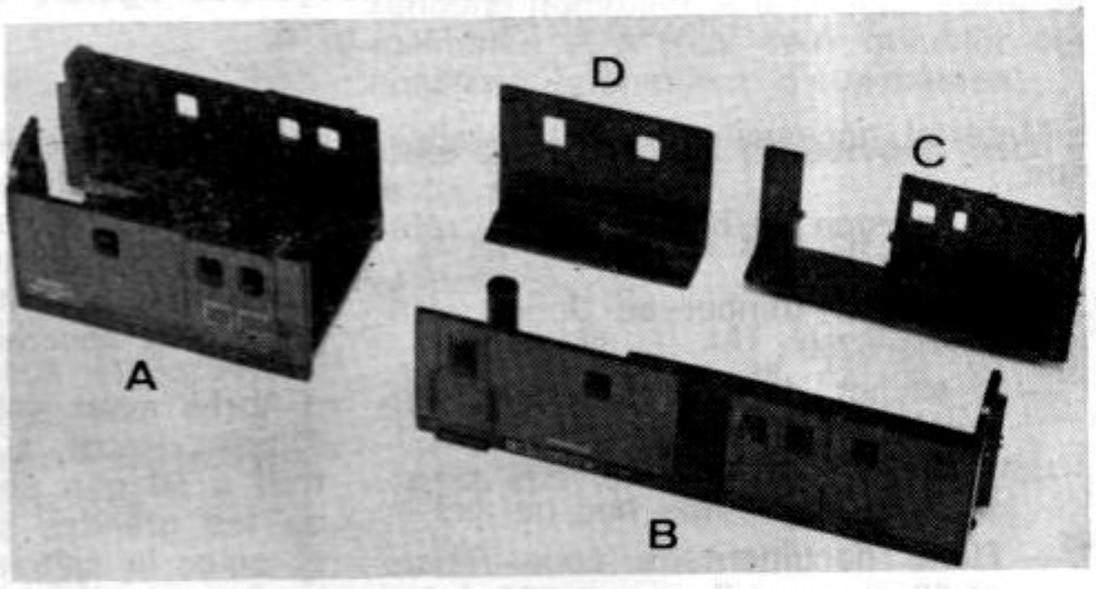
Le wagon ainsi assemblé, on peut se rendre compte d'une très bonne ressemblance avec le cliché de la fiche *Loco-Revue*.

Je conseille de lester le wagon dans sa partie centrale. Découper dans une

Photo 2

Le fractionnement de la caisse est terminé, les éléments sont prêts pour le réassemblage (on remarquera que les fenêtres d'origine subsistent encore).

Cliché P. Soulleys



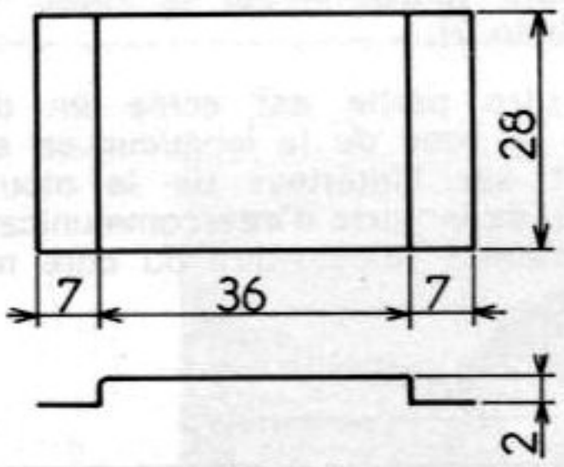


Figure 4

plaque d'alu de 5/10 (ou laiton) une pièce contre-coudée suivant la figure 4. Faire un lit de colle dans le coffre ainsi réalisé, remplir de plomb de chasse l'évidement et coller sous le châssis, au centre du wagon.

Prendre des chutes de plastique et boucher les faces extrêmes du fourgon à la place des portes d'intercommunication (figure 5). Obturer les fenêtres superflues.

Araser les moulures de porte d'accès ainsi que le petit marchepied et faire un contrôle d'ensemble du wagon afin d'y apporter le maximum de finition.

Mastiquer les parties usinées, les joints de collages, les inégalités (le mastic pour carrosseries autos convient parfaitement).

Prendre un foret pour percer les trous destinés à recevoir les rambardes. Former celles-ci, en maillechort de 5/10, en se référant à la fiche, mais ne pas les monter avant peinture.

Sur les extrémités du fourgon, percer les trous pour fixation des conduites RMA.

Coller les marchepieds.

Prendre le toit du fourgon Jouef et le couper à 50 mm d'un côté et 85 mm de l'autre.

Coller le tout sur les faces longitudinales, après s'être assuré que rien ne gêne l'emboîtage.

Dans le cas de l'installation de l'éclairage, la toiture doit être amovible. Utiliser pour cela le bossage et la vis d'origine, en ayant soin de percer le trou nécessaire dans le nouveau châssis.

Pour l'alimentation des fanaux en système à deux files de rail, utiliser les lamelles de prise de courant du fourgon Jouef amputées d'une des deux branches. Les essieux ne doivent posséder qu'une seule roue isolée et être inversés l'un par rapport à l'autre. Installer les lamelles sous le châssis en les ajustant pour qu'elles viennent en contact léger avec les essieux. Connecter chaque lamelle à un des fils de l'ampoule.

En système à trois files de rail (ou

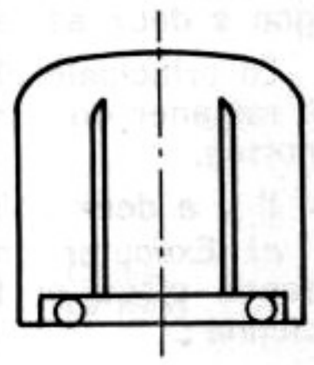


Figure 5

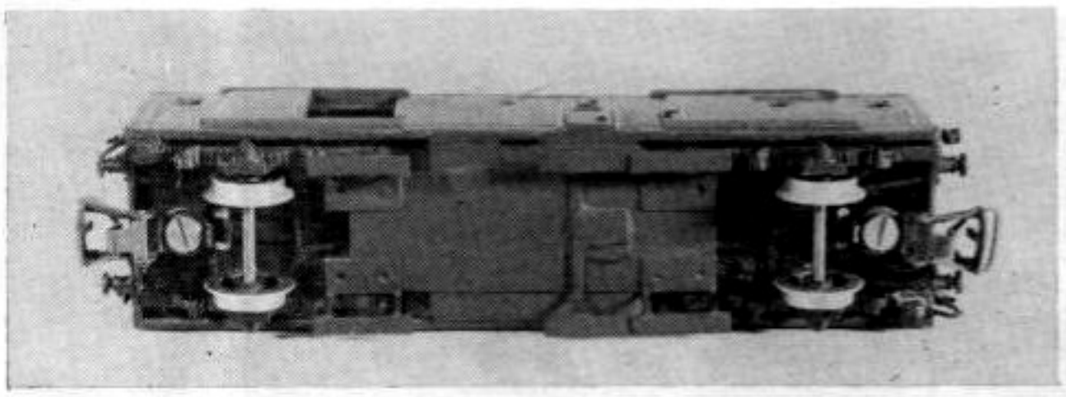


Photo 3

Vue de dessous du prototype sur lequel les marchepieds ont dû être réalisés à partir d'éléments courts de J. Laffont.

Cliché Loco-Revue

plots), disposer les mêmes lamelles qui seront câblées ensemble pour assurer la masse et installer un frotteur central (référence 7075 Märklin, par exemple). Attention à ce que le frotteur ne vienne pas en contact avec les essieux ou les lamelles. Connecter les deux lamelles à un fil de l'ampoule, l'autre fil étant relié au ski de prise de courant.

Pour matérialiser les gouttières sur le toit, prendre du fil de laiton de 10/10 et le coller suivant la fiche.

Percer le trou pour le chanard en prenant soin de le positionner convenablement sur le côté, suivant la fiche.

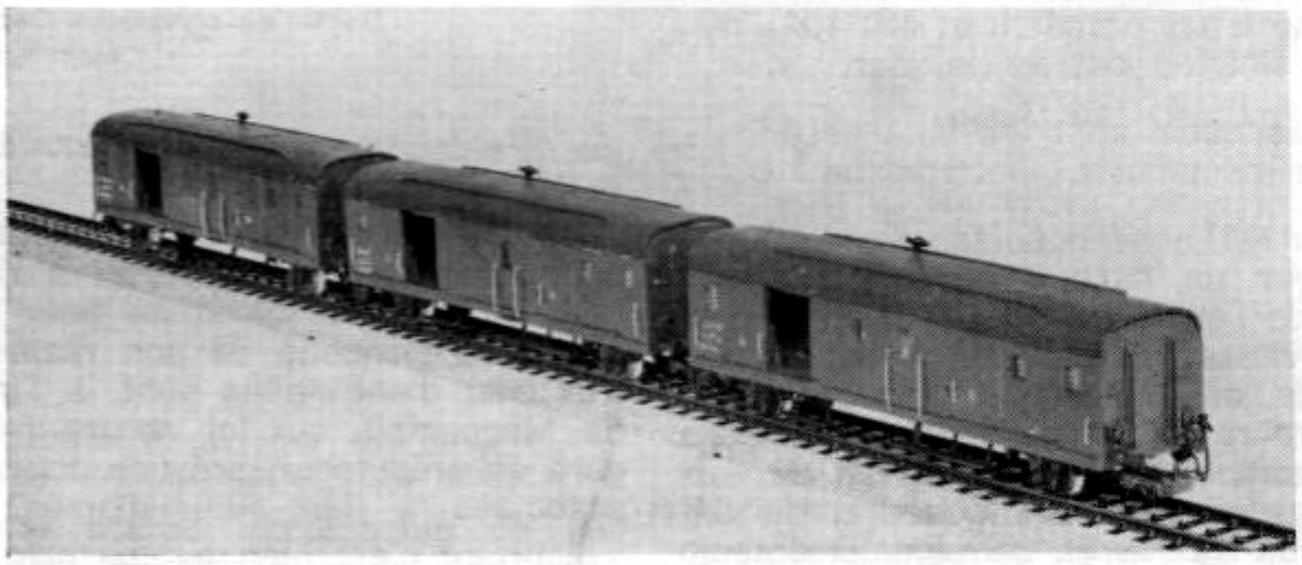
On peut passer maintenant à la phase finale : la peinture (Humbrol vert SNCF et noir mat). Peindre toute la caisse en vert, y compris les traverses porte-tampons, puis le toit, le dessous du châssis et les marchepieds en noir mat.

Coller l'aérateur chanard, les conduites et les rambardes.

Pour l'immatriculation, j'ai essayé le marquage à l'encre (Pélikan) avec une plume fine, mais le résultat est médiocre. Il y a là une grande lacune dans le modélisme, car on devrait trouver des décalcomanies pour le marquage des wagons courants, et le fourgon Dqd²m est quand même très répandu !

Placer les attelages, Jouef, Hornby, Märklin, CPMR, au choix, ainsi que les roues.

On obtient à faible prix un wagon qui n'existe plus dans le commerce et je pense que ce travail est à la portée de tout modéliste désireux de posséder une nouvelle pièce dans sa collection. ■



Cliché P. Soulleys

La " série " ne semble pas effrayer notre correspondant qui se tient d'ailleurs à la disposition des amateurs intéressés.

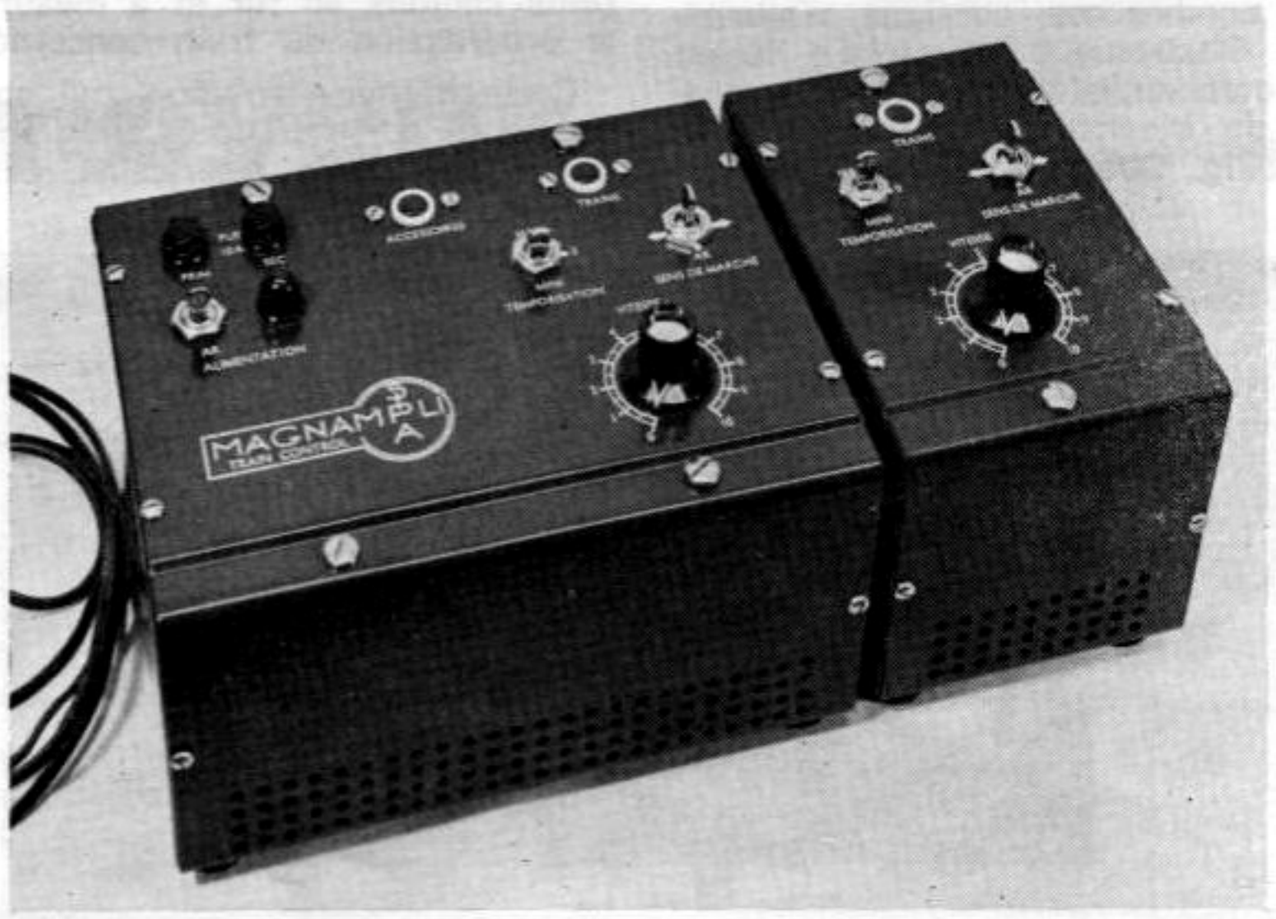
A propos de source traction électronique

par J. - L. FOURNEREAU

L'idée d'exploiter les possibilités des transistors pour la réalisation d'alimentations régulées permettant une commande plus réaliste et agréable des trains miniatures, était une suite logique de la vulgarisation des semi-conducteurs.

C'est en Amérique que se développèrent les premières alimentations de ce genre et notre confrère "Model Railraoder" se fit aussitôt l'écho des solutions expérimentées. Ainsi trouve-t-on, dans les éditions des années 1960 de "Model Railroader" une intéressante étude qui apporte le principe de base du régulateur à transistors.

En France, la première alimentation électronique mise à la disposition des amateurs est le fameux Magnampli Train Control *, créé en 1961 par un département spécial de la Société



Document SIPA

Bloc de commande Magnampli : boitier principal + boitier annexe.

* Cet appareil a été présenté dans **Loco-Revue**, nos 209, 210 et 211.

LA SIGNALISATION

son implantation rationnelle sur le réseau miniature

(suite, voir également nº 312 et 313)

par J. DESPRETZ

LES T. I. V.
TABLEAUX INDICATEURS
DE VITESSE LIMITÉE

TABLEAUX INDICATEURS PERMANENTS EFFAÇABLES.

Nous avons vu que les aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies, en voie déviée, à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, sont annoncées par deux signaux : le ralentissement implanté à distance, et le rappel de ralentissement qui est le signal d'éxécution.

Pour les aiguilles prises en pointe, dont la vitesse limite de franchissement, en voie déviée, est différente de 30 kilomètres à l'heure, il est fait usage de deux tableaux mobiles, éclairés la nuit :

— Un T.I.V. à distance en forme de losange à chiffres noirs sur fond blanc, chiffres indiquant en kilomètres à l'heure, la vitesse limite de franchissement de l'aiguille (figure 14). Ce signal est muni d'un crocodile, c'est-à-dire d'un appareil sur la voie qui, par l'intermédiaire d'une brosse de contact sur la locomotive, annonce au mécanicien par un signal sonore que le T.I.V. est fermé.

FIGURE 14.

Certains T.I.V. à distance, dans le but d'attirer l'attention du mécanicien, comportent, à la fermeture, deux voyants blancs clignotants placés l'un au-dessus, l'autre au-dessous du tableau.

— Un T.I.V. de rappel de forme carrée à chiffres blancs sur fond noir, implanté au droit du signal d'arrêt qui précède l'aiguille (figure 15).

FIGURE 15.

Le T.I.V. à distance et le T.I.V. de rappel présentent, à l'ouverture, une bande lumineuse verticale blanche.

Le T.I.V. à distance fermé ainsi que le T.I.V. de rappel fermé, commandent au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de l'aiguille correspondante.

Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille est repéré par un chevron non éclairé la nuit (figure 11, n° 313).

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille.

Toutefois le mécanicien qui a rencontré le T.I.V. à distance fermé peut reprendre sa vitesse normale s'il trouve le T.I.V. de rappel correspondant ouvert.

Il peut se trouver que le tableau indicateur de vitesse comporte deux nombres ; dans ce cas le nombre le plus élevé s'adresse aux trains munis du frein continu voyageurs, et le nombre le moins élevé s'adresse aux autres trains.

TABLEAUX INDICATEURS PERMANENTS FIXES.

Certaines parties de voie sont soumises à une limitation permanente de vitesse, par exemple certaines courbes ou aiguilles prises en pointe ou en talon. Ces parties de voie sont précédées d'un T.I.V. à distance, fixe, à chiffres noirs sur fond blanc.

Ci-dessus, T. I. V. lumineux fixe de limitation permanente à 30 km/h.

FIGURE 16

Ce tableau est en forme de losange lorsqu'il est muni d'un crocodile (figure 14). Il est de forme carrée (figure 16) dans le cas contraire.

Lorsque cela est nécessaire pour bien délimiter la zone sur laquelle la limitation de vitesse doit être observée, l'origine de cette zone est indiquée par une pancarte "Z" et la fin par une pancarte "R", à lettres blanches sur fond noir, non éclairées la nuit (figure 17).

Le T.I.V. commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie ou de l'aiguille correspondante.

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le der-

Ci-dessus : sous le T I. V. fixe de limitation permanente à 40 km/h, on remarque le panneau Z indiquant le début de la zone limitée.

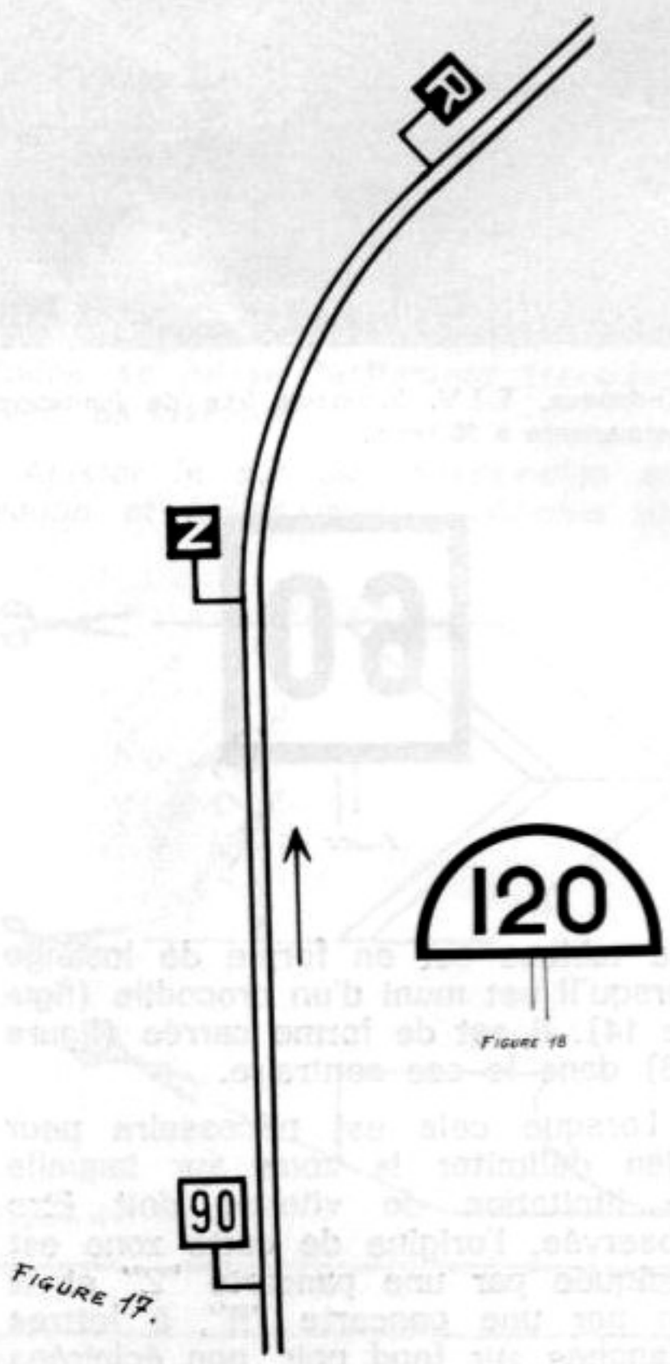


FIGURE 17.

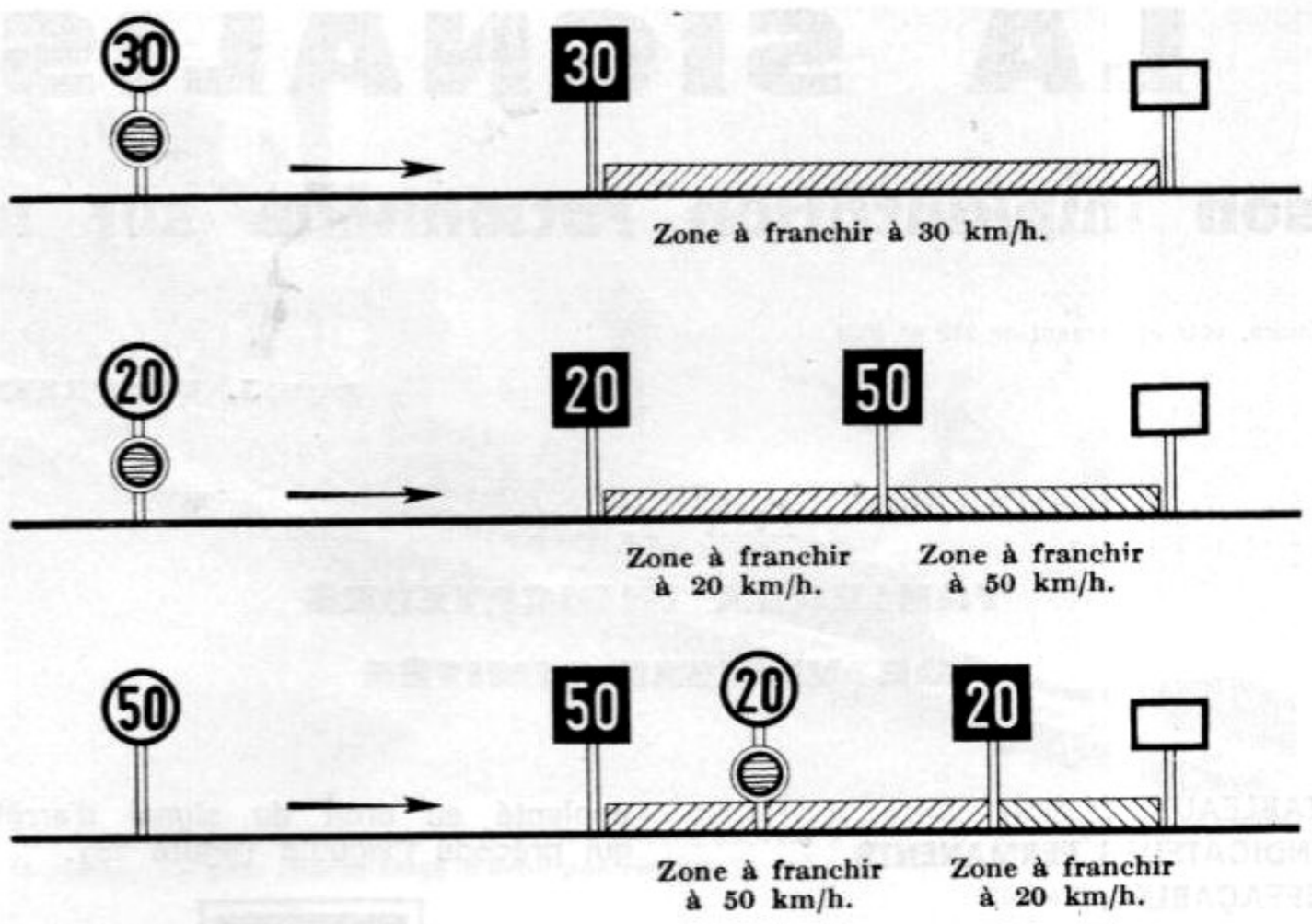


FIGURE 19.

nier véhicule de son train a franchi la partie de voie ou l'aiguille.

Lorsque la limitation de vitesse n'est pas la même pour les autorails que pour les autres trains, ou lorsqu'il s'agit d'une limitation de vitesse s'adressant uniquement aux autorails, il est fait usage d'un T.I.V. spécial en forme de demi-cercle, non éclairé la nuit (figure 18). Ce T.I.V. indique la vitesse limite à observer par les autorails.

TABLEAUX INDICATEURS TEMPORAIRES.

Certaines parties de voie peuvent être soumises à une limitation temporaire de la vitesse, en cas de chantiers de travaux par exemple. Dans ce cas, elles sont précédées de « signaux de chantier » constitués de deux T.I.V. fixes éclairés la nuit (figure 19) :

a) Un T.I.V. à distance de forme circulaire à chiffres noirs sur fond blanc accompagné d'un crocodile.

Ces signaux de chantier, à distance, ont souvent un éclairage clignotant, ceci afin d'attirer particulièrement l'attention des mécaniciens, de nuit, en raison de la mise en place souvent inopinée de cette signalisation.

Lorsque la vitesse limite autorisée est inférieure ou égale à 30 kilomètres à l'heure, ce tableau est accompagné d'un disque jaune, présentant la nuit un feu jaune.

b) Un T.I.V. d'éxécution de forme carrée à chiffres blancs sur fond noir implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.

Le T.I.V. à distance ainsi que le T.I.V. d'exécution commandent au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie correspondante.

Lorsque le T.I.V. porte deux nombres, le plus élevé s'adresse aux trains munis du frein continu voyageurs et le moins élevé aux autres trains.

Par ailleurs, le mécanicien doit, à la vue du T.I.V. à distance, émettre au moyen du sifflet de la machine, le signal acoustique suivant : • — • (un coup bref, un coup long, un coup bref).

Il donne d'autre part un coup de sifflet prolongé à la vue du T.I.V. d'exécution.

La fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée est indiquée par un tableau blanc rectangulaire éclairé la nuit.

Lorsque la limitation de vitesse n'est pas la même pour les autorails que pour les autres trains, les T.I.V. à distance et d'exécution sont complétés par des T.I.V. en forme de demi-cercle non éclairés la nuit, indiquant la vitesse limite à observer par les autorails.

(A suivre.)

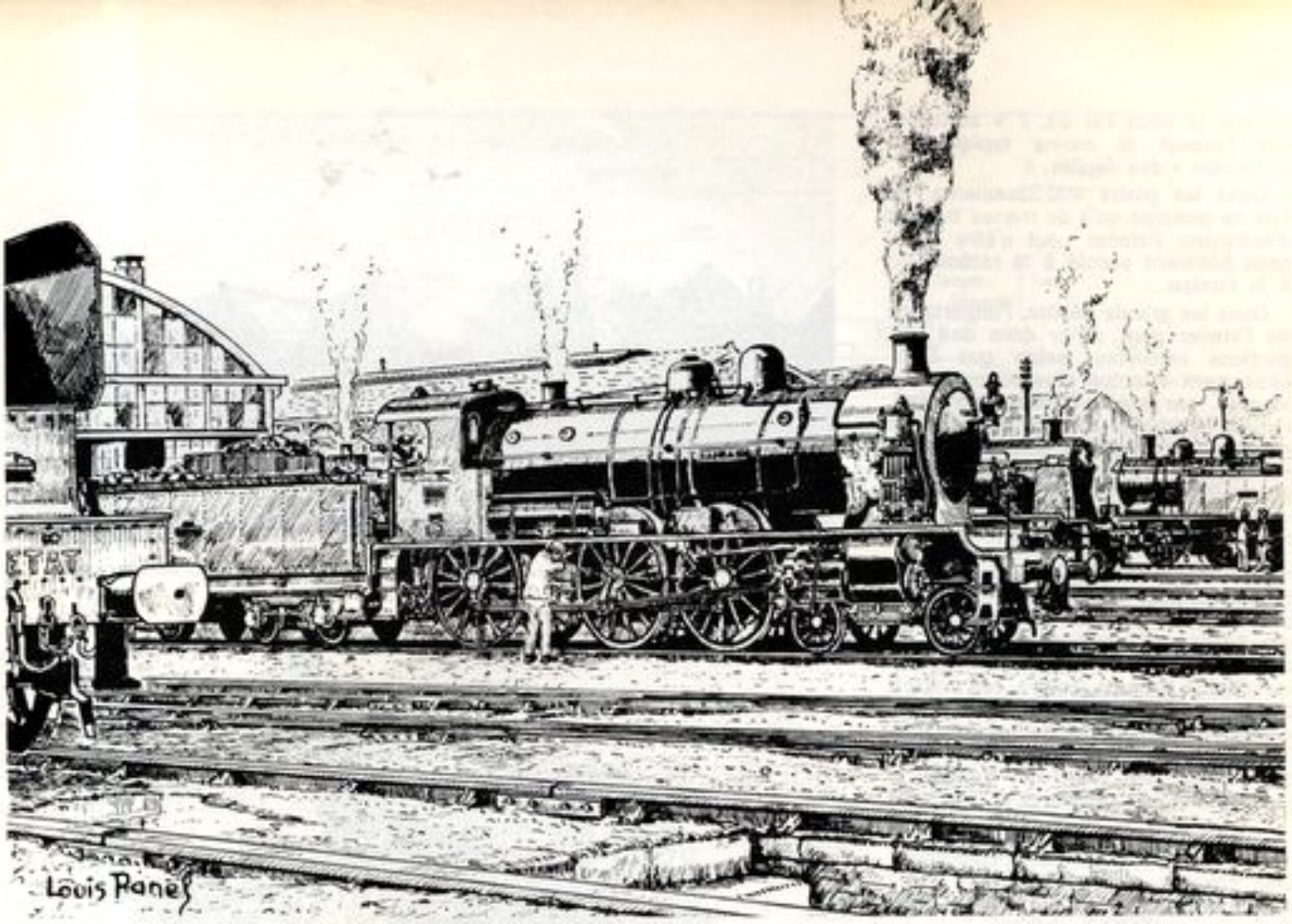
WIAD

Des modèles connus et appréciés !

Toujours séduisants par leur réalisme. Accessoires pour chemins de fer HO, TT et N, quais, gares, maisons, bâtiments industriels, bateaux, grues, bennes preneuses, lampadaires, arbres, flocage en feuilles, flocage, éléments de décor, petites pièces, câbles et modèles techniques. Demandez le grand catalogue en couleurs contre deux coupons réponse internationaux ou chez votre détaillant spécialiste. Chez lui vous trouverez également la grue originale Krupp à 4 moteurs et benne preneuse.

Liste des points de vente sur demande à :

WIAD KOPP KG - Modellspielwarenfabrik - Pragstr. 6 - D 7000 Stuttgart-Bad Cannstatt - Tél. (0711) 54 57 88/89



Locomotives 230 série 781 à 800 de l'ancien réseau de l'Etat (devenues 230. L SNCF), en préparation au dépôt des Batignolles... en 1912. Ce document traité d'une plume vigoureuse par L. Panel, est extrait de la collection Locomotives de France/Ouest éditée par le GMR (Le Havre).

Le dépôt vapeur, ses installations,

pour un meilleur réalisme de votre réseau

(voir également nos 308, 309, 310, 311, 312 et 313)

par J. GILLOT

Avantages et inconvénients des rotondes et des remises.

Pour garer le même nombre de locomotives, la rotonde occupe une surface beaucoup plus faible que la remise, mais les voies de la rotonde, nécessairement radiales, se prêtent mal à la desserte d'un atelier de gros entretien, lequel s'incorpore tout naturellement dans la remise.

L'accès à la rotonde est extrêmement simple : il suffit d'une voie de rentrée et d'une voie de sortie, sans aucun appareil, alors que la remise nécessite autant d'aiguillages, moins un, qu'il y a de voies. Par contre, on peut allonger théoriquement sans limite la longueur des voies de la remise, pour y garer le nombre d'engins qu'on désire.

Il faut noter que la remise moderne doit être accessible à chacune de ses deux extrémités, ce qui double le nombre des appareils de voies, appareils toujours très coûteux.

Comme je vous l'ai déjà dit, le pont tournant de la rotonde permet, à l'évidence, le virage des locomotives. Dans le cas de la remise, il faut prévoir un pont tournant séparé, en général, il est installé entre les voies de rentrée et de sortie du dépôt, auxquelles il est relié.

Quelquefois, mais rarement, le virage des locomotives est obtenu par un triangle de voie.

Jusqu'à présent, allez-vous dire, la rotonde l'emporte ! Vous avez certes raison, c'est pourquoi elle est plus utilisée que la remise, surtout sur le PLM. Elle a pourtant un inconvénient majeur : la rotonde est complètement paralysée si une locomotive « tombe dans la plaque », alors que la remise est peu affectée par un déraillement sur une aiguille, ou même par une machine qui tombe dans la fosse du chariot transbordeur, et cet incident arrive suffisamment souvent pour qu'on le prenne en considération : il n'y a rien de plus perturbateur, de plus idiot, qu'un secteur paralysé par manque de locomotives, parce que l'une d'entre elles a décidé d'une façon incongrue, d'aller faire connaissance avec la fosse d'un pont tournant !

6) **L'atelier.**

Je ne m'étendrai pas sur cette partie annexe des variantes d'un dépôt, car,

comme je vous l'ai dit, l' « atelier », est l'aspect le moins typiquement « traction » des dépôts.

Dans les petits établissements, où l'on ne procède qu'à de menus travaux d'entretien, l'atelier peut n'être qu'un petit bâtiment accolé à la rotonde ou à la remise.

Dans les grands dépôts, l'importance de l'atelier peut varier dans des proportions sensibles, selon que l'établissement effectue plus ou moins de levages, par exemple. Mais, en général, les bâtiments abritant les services entretien sont voisins des remisages, rotondes ou remises, avec lesquels ils sont mitoyens.

7) **Autres variantes.**

Nous touchons là les services accessoires, pour lesquels il n'est même plus possible de déterminer des grandes lignes optionnelles, car il n'existe aucune motivation logique pour qu'une installation donnée soit à tel endroit plutôt qu'à un autre, et bien souvent, seules les circonstances locales, j'allais dire les contingences, dues à la topographie des lieux, ont décidé de l'implantation de ces services.

Je cite, entre autres :

— le lavage au jet des locomotives, bien souvent effectué à partir d'une source d'eau chaude constituée par une vieille locomotive ;

— l'huilerie et la lampisterie, qui vont de pair, et qui peuvent être incorporées dans les remisages ou dans l'atelier ;

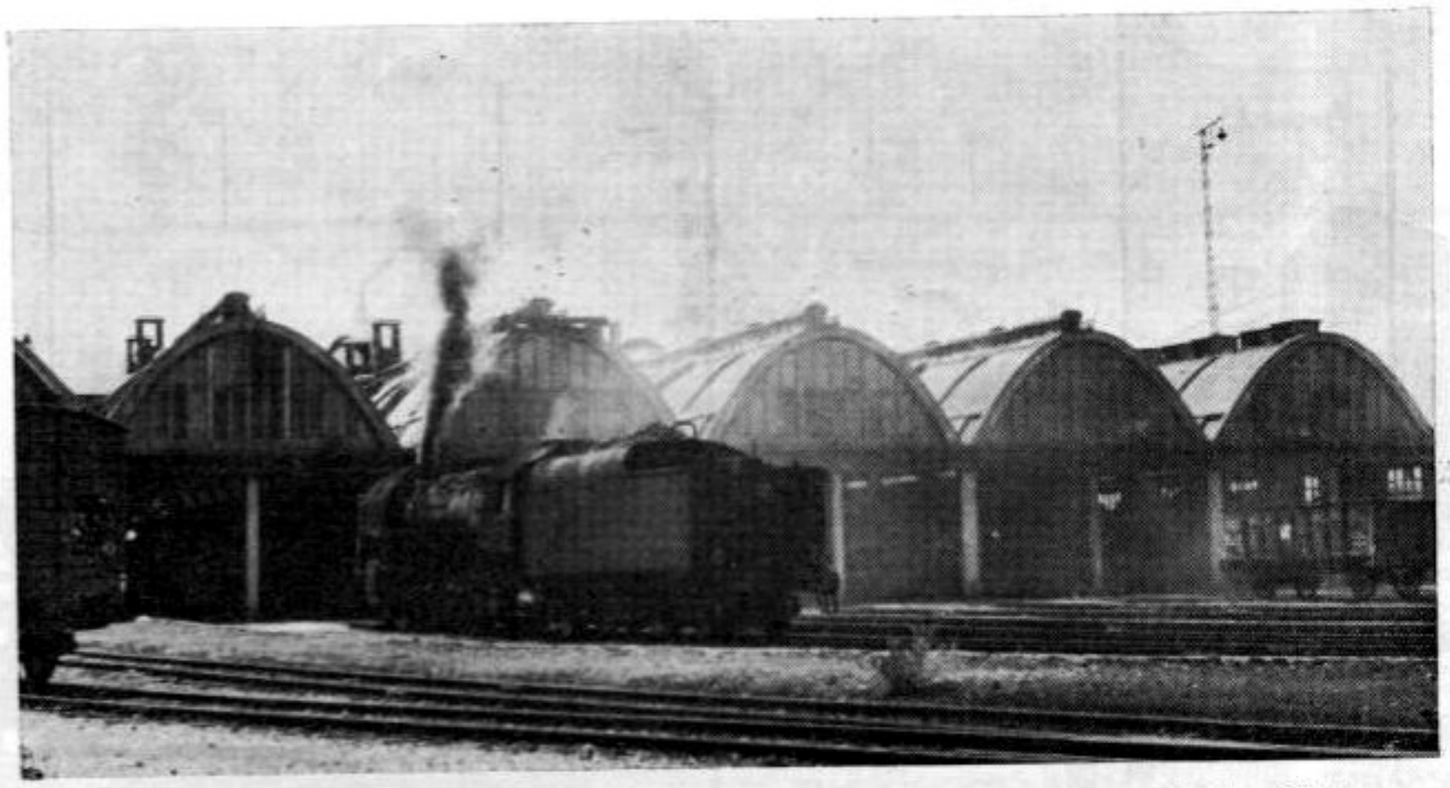
— la chaufferie centrale, qui peut très bien, elle aussi, être remplacée par une vieille locomotive ;

— enfin, tous les bâtiments annexes : bureaux, vestiaires, dortoirs... ainsi que les stockages de matières (fagots d'allumage, par exemple), dont l'implantation est propre à chaque dépôt.

Je n'insiste pas sur le tracé des voies. Comme je vous l'ai dit, il peut varier à l'infini, selon l'implantation des diverses activités, mais mon dépôt représente, je pense, une bonne moyenne, et vous en savez maintenant assez pour imaginer un certain nombre de combinaisons possibles.

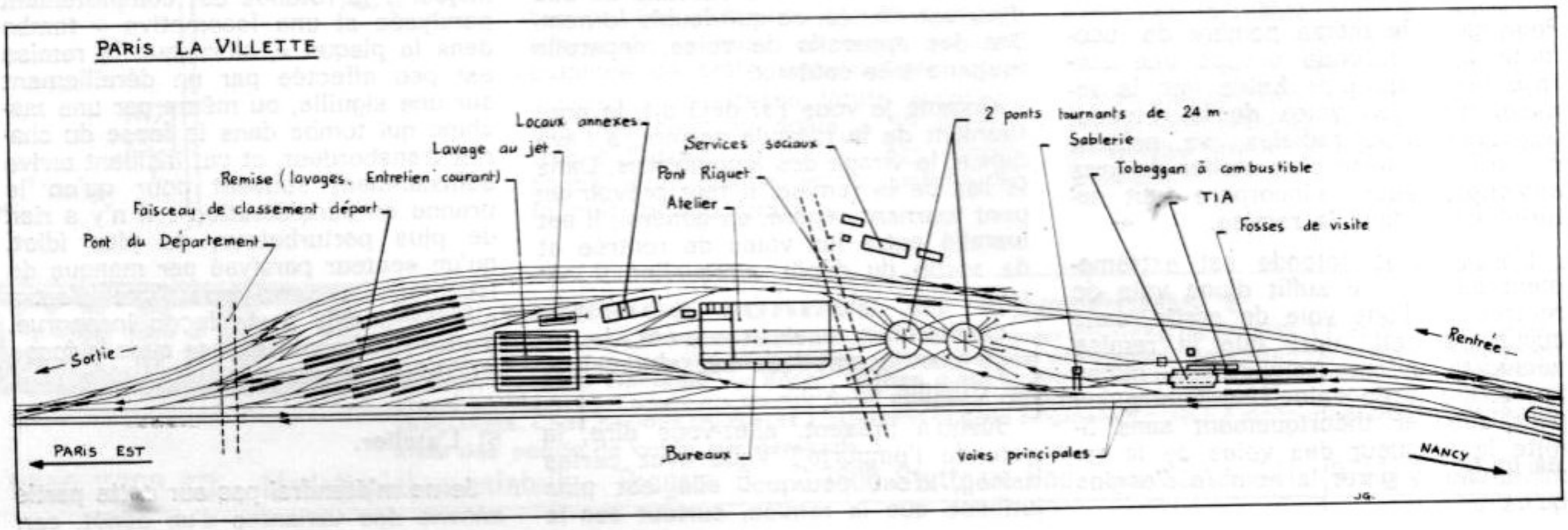
D'ailleurs, mieux que de longs discours, je crois préférable de vous laisser méditer sur les quelques plans de dépôts que j'ai pu trouver et vous soumettre au cours de notre entretien. Vous constaterez qu'en chacun d'eux

(suite du texte page 88)

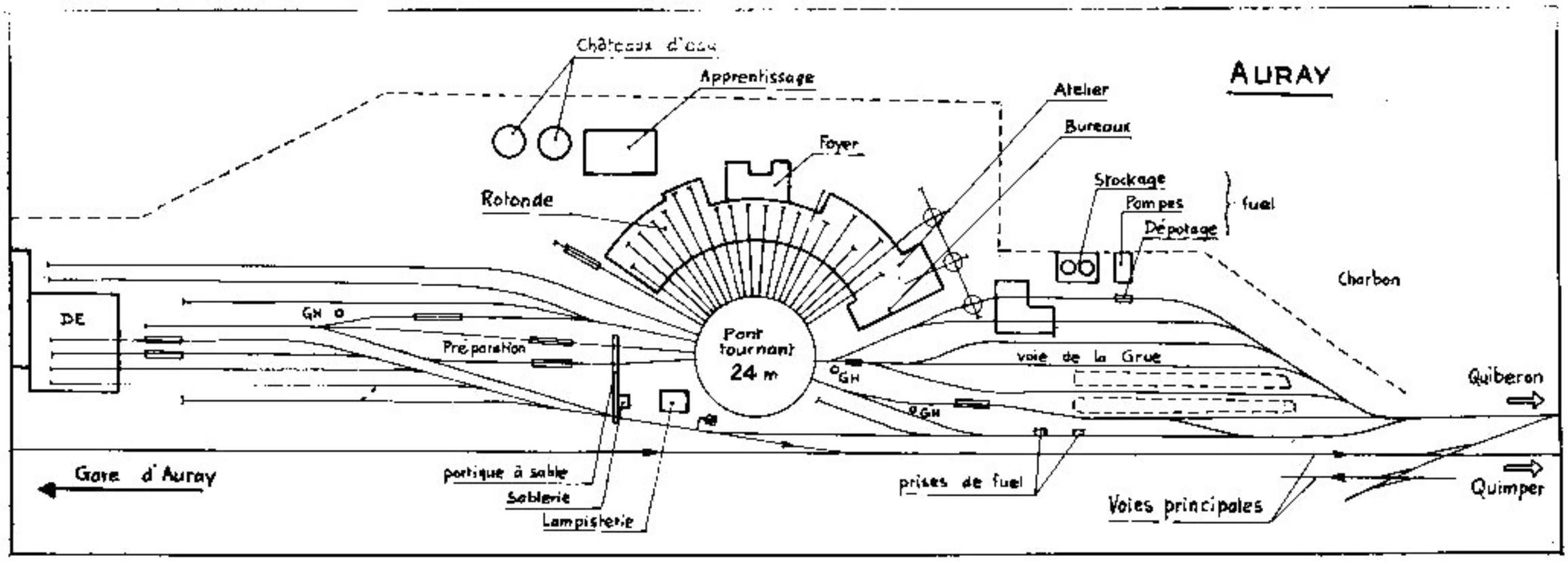


La remise de Chaumont le 8 Juin 1970. Cliché Gillot

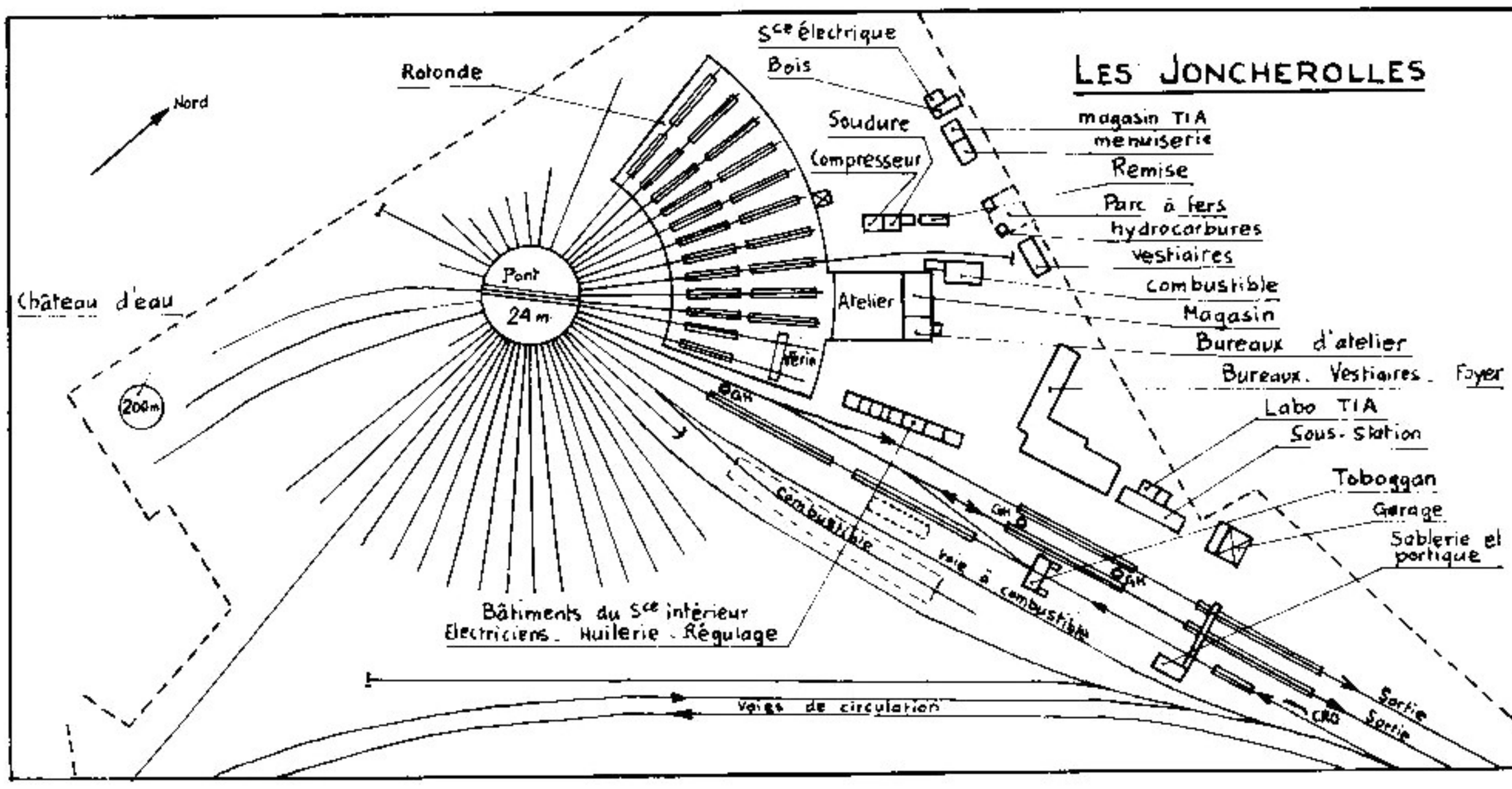
Le portique à scories de Chaumont Cliché Gillot



AURAY

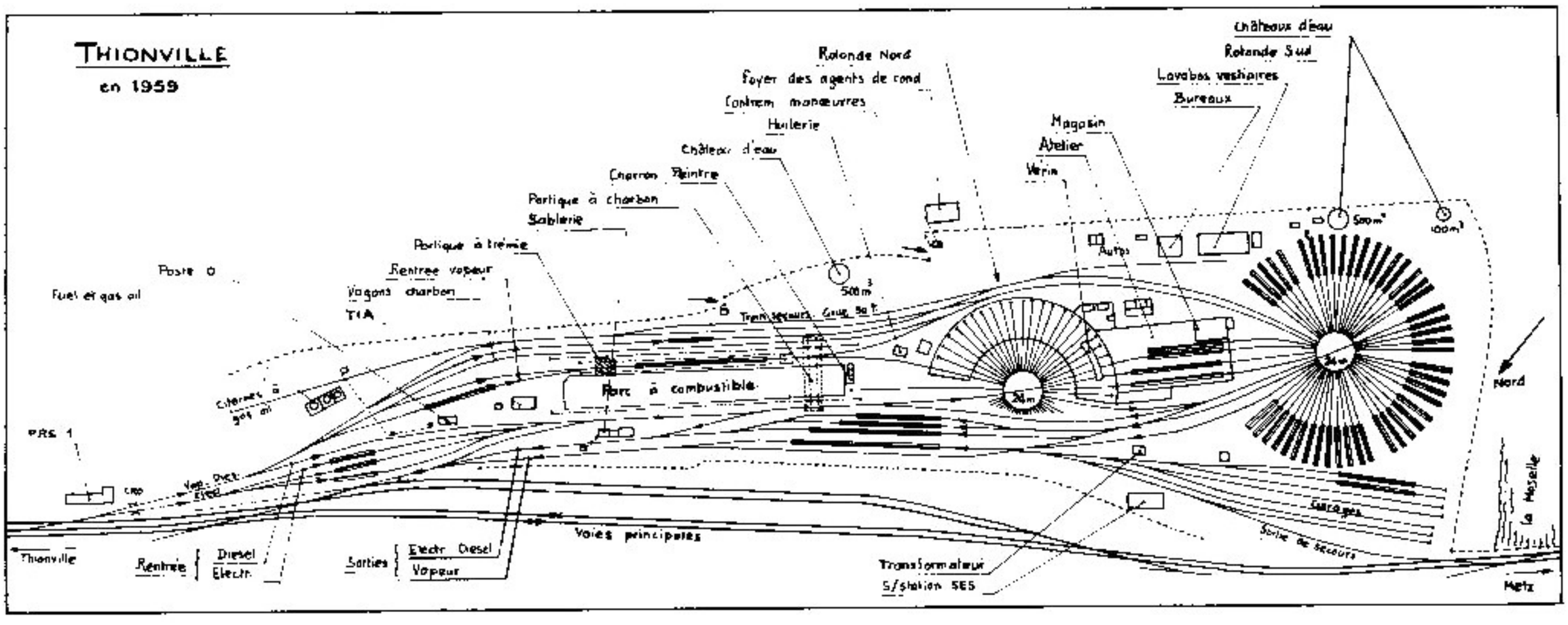


LES JONCHEROLLES

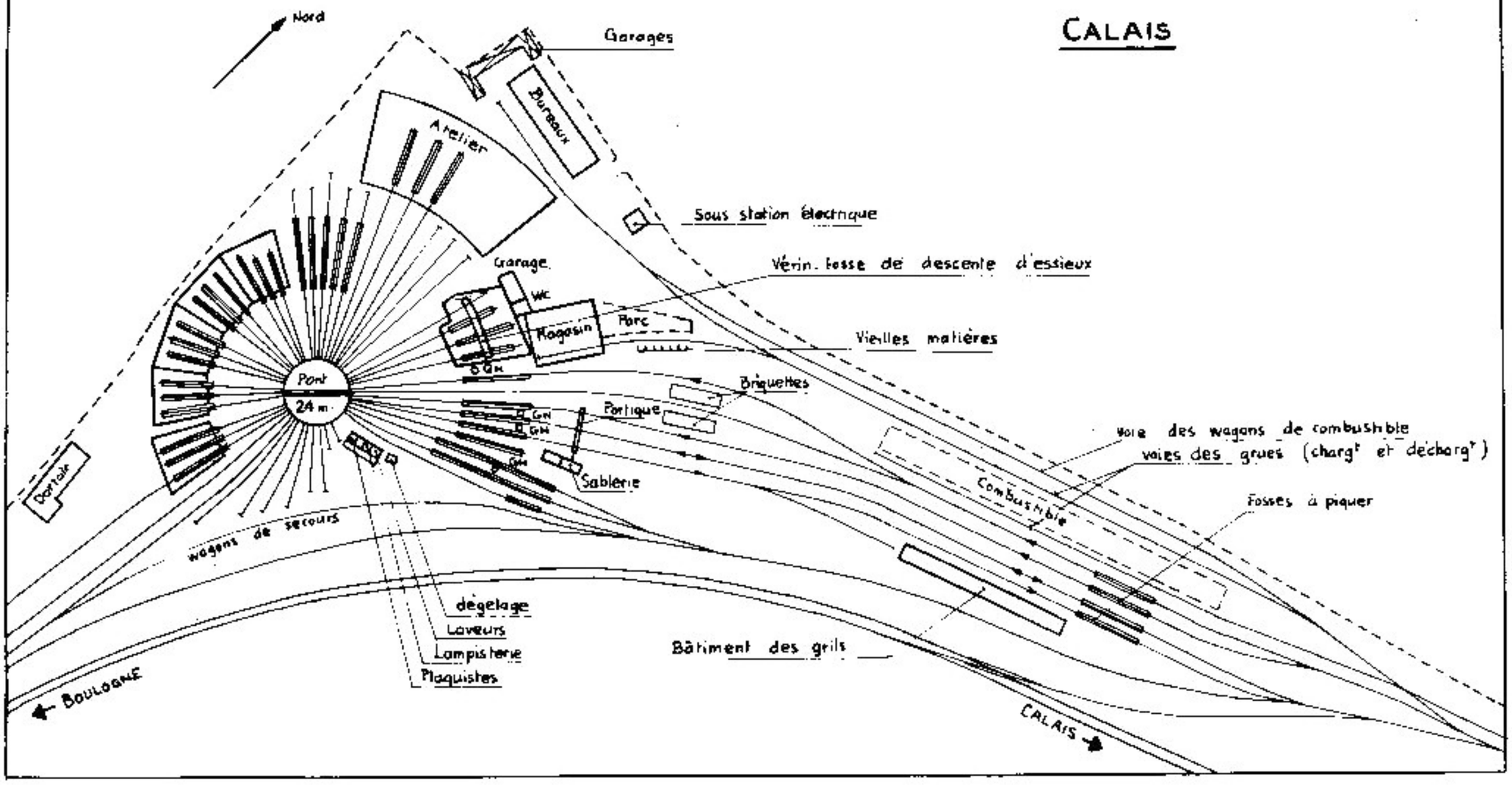


THIONVILLE

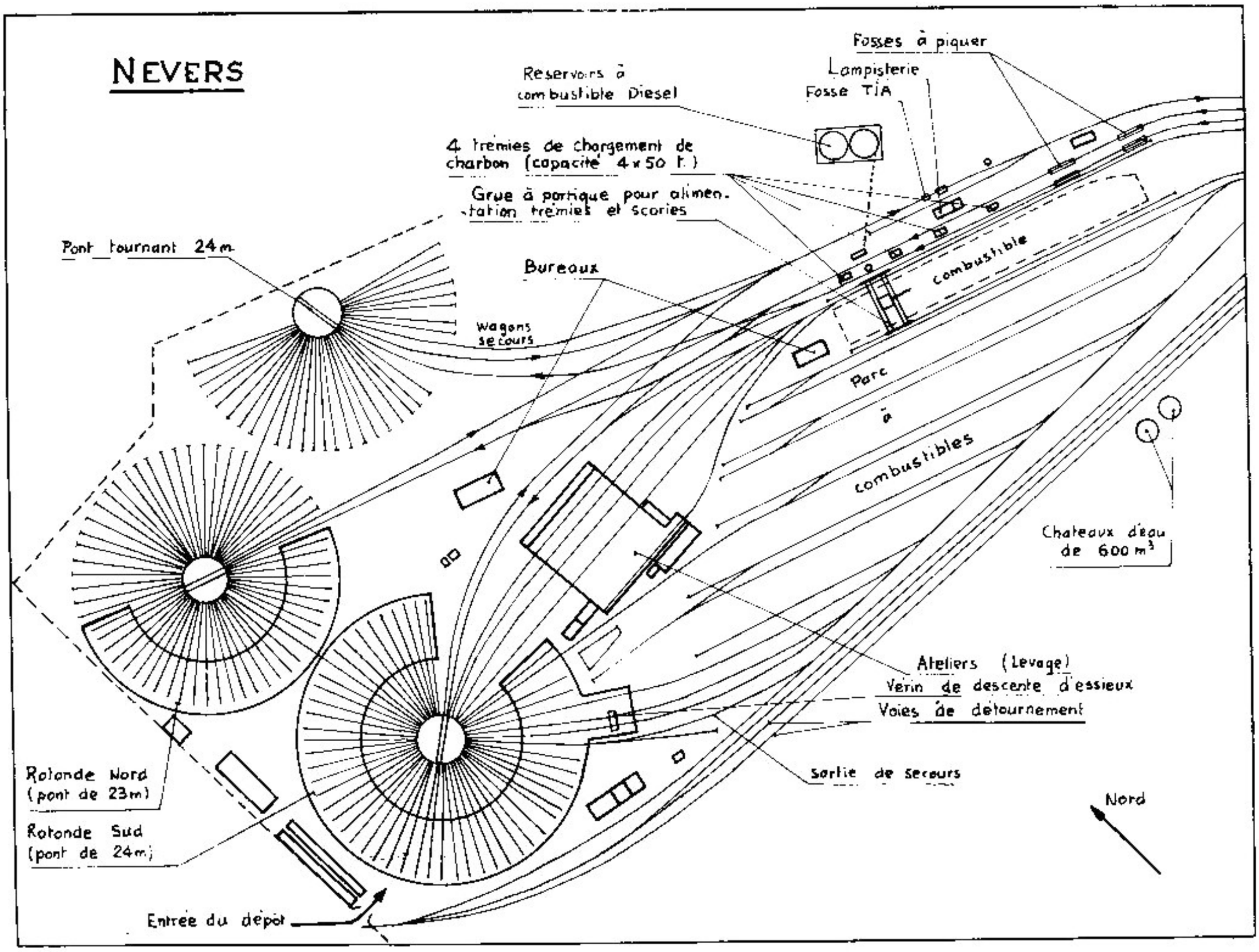
en 1959

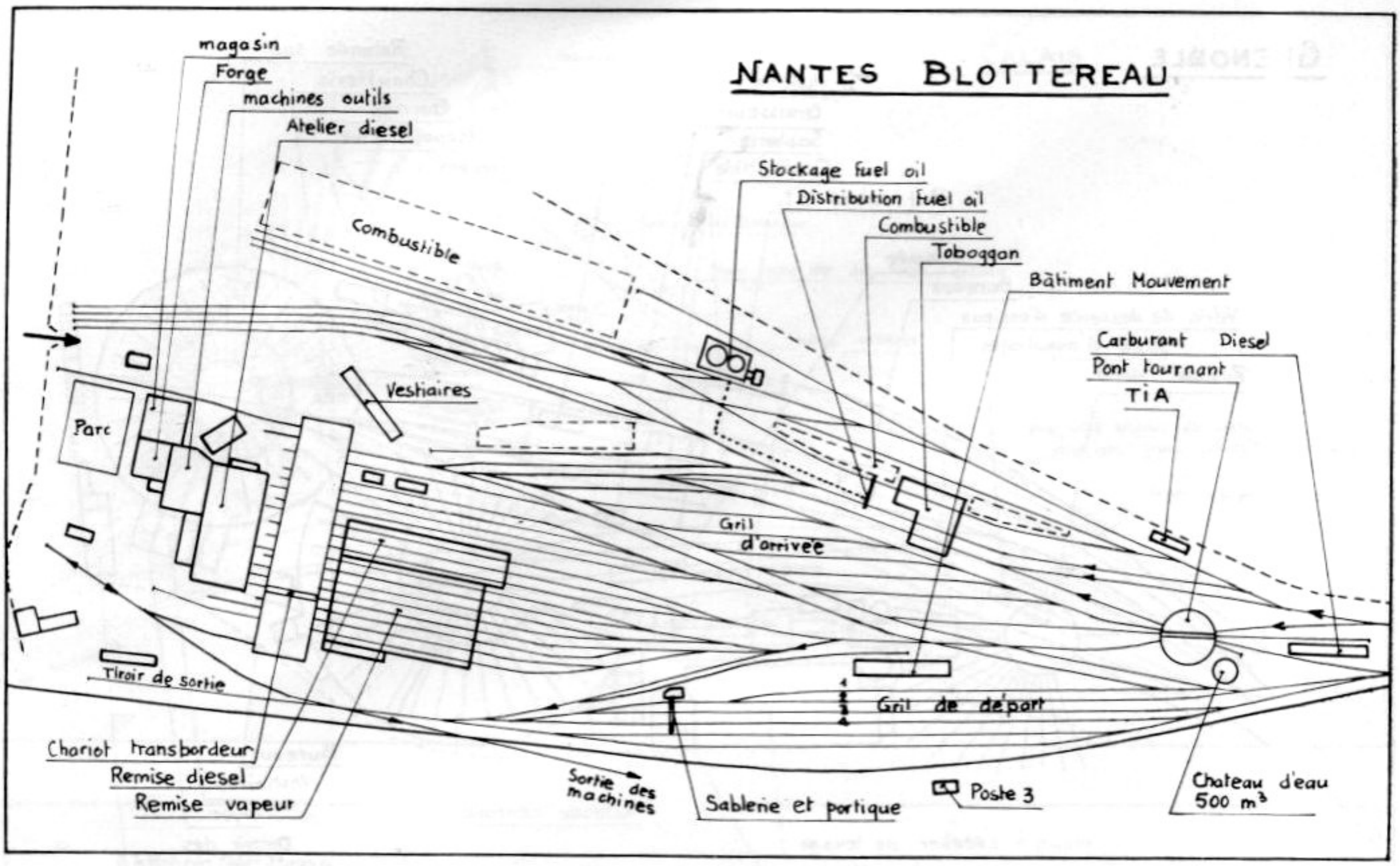


CALAIS



NEVERS





vous retrouverez le schéma directeur que je vous ai indiqué.

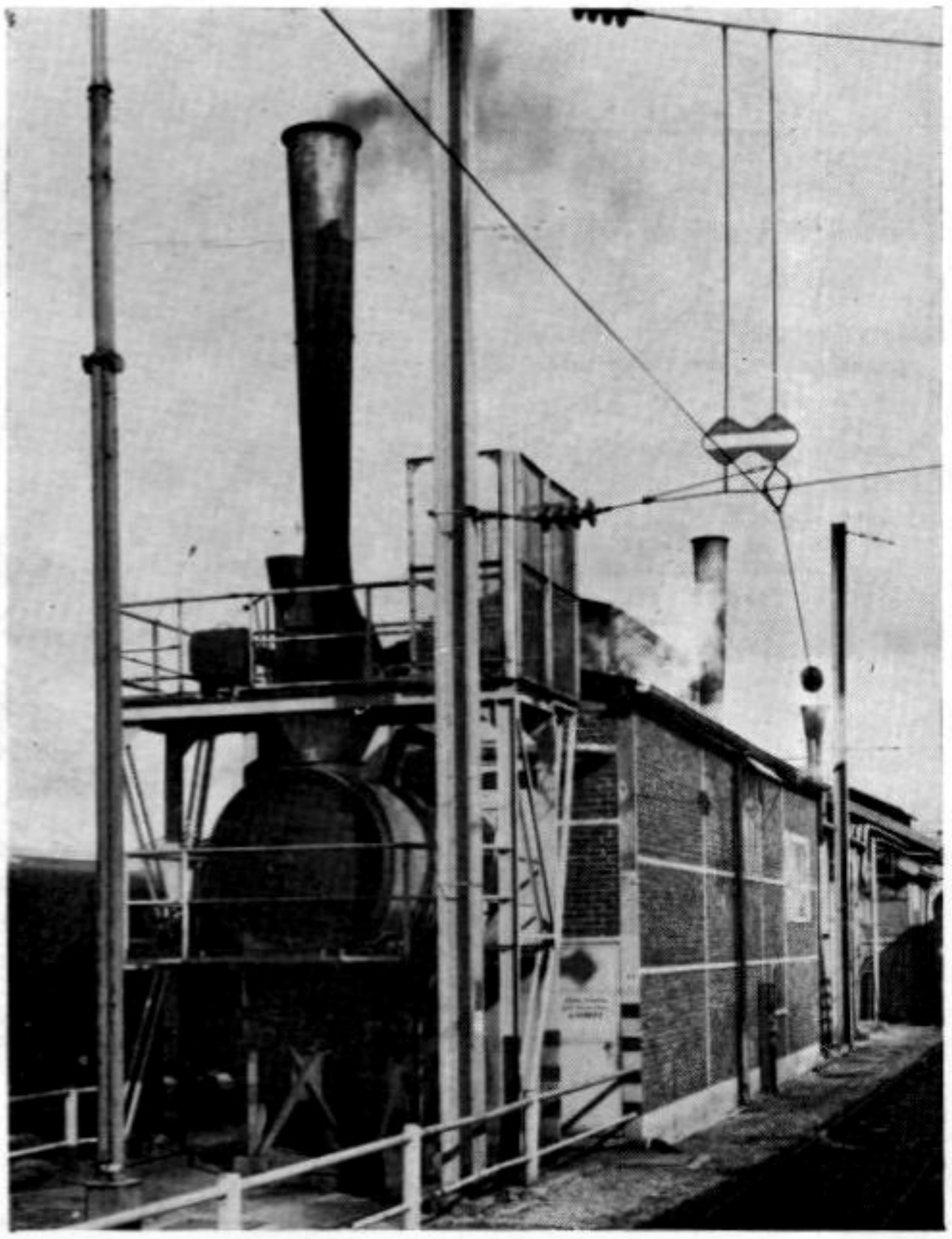
Je vous invite à remarquer particulièrement :

— la disposition des voies (entrée et sortie) ;
— l'approvisionnement en combustibles ;
— les grils, le TIA ;
— les remisages (rotondes ou remises) ;
— l'atelier ;
— les moyens de tournage.

Enfin, voici un tableau donnant la liste de tous les dépôts vapeur de la SNCF, avec leurs effectifs en locomotives. Cette liste, qui ne comporte que les dépôts et annexes ayant des affectations de machines, a été établie en 1947, elle n'est plus du tout à jour, mais elle a le mérite d'offrir un cliché exact et complet d'une grande époque de la vapeur.

Vous remarquerez les deux tendances extrêmes :

— au Sud-Est, peu de dépôts, mais tous très importants (Dijon-Perrigny est le plus important dépôt de la SNCF) ;
— au Sud-Ouest, une multitude de petits dépôts, il faut ajouter que cette situation est due en partie à l'électrification, qui écrème, en quelque sorte, le trafic.



L'utilisation ou la conversion en « générateur de vapeur » pour les besoins du dépôt : chauffage des locaux, des citernes de stockage de fuel, etc... constitue parfois la dernière étape de la vie d'une locomotive !

Cliché M. Le Guay

Au dépôt d'Auray, coté Quimper : vue sur les ateliers et parc de stockage. Le dépot étant converti au fuel, le parc à charbon qui se trouvait en arrière plan et la voie qui y menait ont été supprimés.

Cliché Loco-Revue

LES DÉPOTS DE LA SNCF EN 1947

avec leurs effectifs de locomotives à vapeur

Les annexes ne sont mentionnées que si elles ont des affectations de machines.
Les dépôts sont groupés par arrondissements traction.

* Grues de relevage (Est, Ouest, Sud-Est seulement).

EST

1er ARRONDISSEMENT - PARIS

La Villette	105
* Noisy-le-Sec	110
Vaires	106
Château-Thierry	27
Nogent	43
Longueville	33
Sézanne	20

2e ARRONDISSEMENT - VESOUL

Troyes	100
* Chaumont	85
Chalindrey	80
Vesoul	35

3e ARRONDISSEMENT - NANCY

* Nancy	99
Blainville	74
Epinal	70
Neufchâteau	31
Saint-Dié	20
Toul	15

4e ARRONDISSEMENT - REIMS

* Châlons-sur-Marne	129
* Mohon	97
Bar-le-Duc	45
Reims	66
Lumes	64
Verdun	31
Lérouville	19
Saint-Dizier	38
Amagne	30
Givet	16

7e ARRONDISSEMENT - METZ

* Metz-Frescaty	135
Thionville	126
Conflans	73
Audun-le-Roman	71
Sarreguemines	86
Longuyon	48
Longwy	36
Forbach	16
Hargarten Falck	20

8e ARRONDISSEMENT - STRASBOURG

* Strasbourg	107
Belfort	72
Hausbergen	87
Sarrebourg	49
Reding	33
* Ile Napoléon	62
Mulhouse Nord	114
Colmar	37
Hagueneau	35
Selestat	26
Saverne	16

TOTAL : 2 837

NORD

1er ARRONDISSEMENT - PARIS

La Chapelle	70
La Plaine	75
Creil	116
Le Bourget	89
Bobigny	50
Beaumont	42
Les Joncherolles	44
Mitry	26
Crépy-en-Valois	28

2e ARRONDISSEMENT - DOUAI

Lens	99
Valenciennes	104
Béthune	84
Saint-Pol	18
Somain	76
Douai	80
Arras	57
Cambrai	35

3e ARRONDISSEMENT - AMIENS

Longueau	97
Amiens	90
Abbeville	7
Calais	79
Saint-Omer	17
Boulogne	94
Le Tréport	51
Beauvais	22

4e ARRONDISSEMENT - ST-QUENTIN

Aulnoye	104
Tergnier	96
Hirson	97
Laon	70
Compiègne	32
Busigny	37

5e ARRONDISSEMENT - LILLE

Fives	90
La Délivrance	83
Dunkerque	69
Tourcoing	65
Hazebrouck	80

TOTAL : 2 373

OUEST

1er ARRONDISSEMENT - PARIS

Achères	86
Argenteuil	22
* Batignolles	161
Montrouge	20
Trappes	74
Dreux	26

2e ARRONDISSEMENT - ROUEN

* Sotteville	95
Rouen-Orléans	53
Rouen-Martainville	46
Le Havre	68
Fécamp	26
* Mantes	48
Gisors	17
Dieppe	51

3e ARRONDISSEMENT - SAINTES

La Rochelle	94
* Saintes	79
Thouars	54
Niort	70
Bressuire	18
Saint-Mariens	19

4e ARRONDISSEMENT - LE MANS

* Le Mans	143
Laval	42
Chartres	42
Alençon	35
Château-du-Loir	16

5e ARRONDISSEMENT - RENNES

* Rennes	152
Saint-Brieuc	91
Auray	58
Quimper	35
Brest	38
Dol	39
Fougères	14
Morlaix	16

6e ARRONDISSEMENT - NANTES

* Nantes-Blottereau	118
Nantes-Sainte-Anne	38
Angers	55
Savenay	34
La Roche-sur-Yon	26
Châteaubriant	35
Segré	15

7e ARRONDISSEMENT - CAEN

**Caen	102
Argentan	58
Cherbourg	63
Evreux	33
Mézidon	40
Granville	33
Lisieux	34
Lison	29
Sainte-Ganburge	13
TOTAL :	2 574

SUD-OUEST

1er ARRONDISSEMENT - ORLÉANS

Paris	35
Juvisy	6
Brétigny	2
Etampes	13
Orléans	52
Vierzon	62
Bourges	21
Châteauroux	41
Argenton	2
Romorantin (voie étroite)	13

2e ARRONDISSEMENT - MONTLUÇON

Montluçon	99
Ussel	62
Eygurande	11
Aurillac	39
Neussargues	7

3e ARRONDISSEMENT - TOURS

Châteaudun	11
Tours	116
Saint-Pierre-des-Corps	50
Blois	4
Loudun	6
Poitiers	40
Saint-Saviol	4
Le Blanc	7

4e ARRONDISSEMENT - BRIVE

Limoges	67
Saint-Sulpice-Laurière	23
Brive	87
Périgueux	87
Libos	2
Cahors	9
Capdenac	64
Tulle (voie étroite)	14

5e ARRONDISSEMENT - BORDEAUX

Bordeaux-Saint-Jean	82
Bordeaux-Bastide	36
Bordeaux-Saint-Louis	3
Angoulême	28
Bayonne	9
Puyôo	3
Dax	23
Bergerac	29
Hendaye	2
Coutras	21
Agen	23
Marmande	3
Mont-de-Marsan	18

6e ARRONDISSEMENT - TOULOUSE

Toulouse	67
Castres	52
Foix	5
Carmaux	6
Tessonnières	3
Montauban	17
Tarbes	39
Auch	7
Carcassonne	9

MÉDITERRANÉE

ARRONDISSEMENT DE BÉZIERS

Béziers	19
Narbonne	41
Perpignan	14
Cerbère	4
Bédarieux	8
Tournemire	3
Séverac	10
Mende	5
TOTAL :	1 645

SUD-EST

1er ARRONDISSEMENT - PARIS

* Paris-Charollais	147
Villeneuve	137
* Laroche	139
Montargis	87

2e ARRONDISSEMENT - NEVERS

* Nevers	110
Paray-le-Monial	86
Moulins	21
Roanne	95
Clermont	91
Langeac	75

3e ARRONDISSEMENT - DIJON

Les Laumes	69
* Dijon	186
Dôle	113
Lons-le-Saunier	39
Chagny	41
Besançon	88

4e ARRONDISSEMENT - LYON

* Lyon-Mouche	124
Lyon-Vaise	74
Badan	101
Chalon-sur-Saône	102
Vénissieux	91
Saint-Etienne	141

10e ARRONDISSEMENT - CHAMBÉRY

* Ambérieu	159
Chambéry	55
Grenoble	70
Annemasse	99

MÉDITERRANÉE

8e ARRONDISSEMENT - MARSEILLE

Portes	81
* Avignon	153
Miramas	57
Marseille-Saint-Charles	75
* Marseille-Blancarde	81
Carnoules	36
Nice	102
Veynes	73
Arenc	12

9e ARRONDISSEMENT - NIMES

Le Teil	98
Nîmes	181
Alès	73
TOTAL :	3 562

(à suivre : la chauffe au fuel)

LIBRAIRIE

DIE LOKOMOTIVEN DER RÉPUBLIK OSTERREICH, par J O. Slezak.

Ce livre en langue allemande, édité à l'occasion du 25e anniversaire de la renaissance de la république autrichienne, n'a d'autre ambition que d'être une source d'information pour le grand nombre d'amis des chemins de fer qui aimeraient situer les lomocotives autrichiennes dans le contexte technique et historiqu e.

L'ouvrage décrit les locomotives, à vapeur électriques et Diesel en service sur les OBB entre 1918 et 1969.

Le texte concis (64 pages y compris les listes de matériel) est suivi de 181 diagrammes et de 151 photographies sur papier couché.

208 pages 170 x 245, couverture illustrée en carton laminé.

Franco aux **Éditions Loco-Revue : 42, - f.**

LOKOMOTIVEN DER SCHWEIZ, par P. Willen aux Editions Orell Füssli, Zurich.

Un excellent ouvrage documentaire présentant par le texte et l'image tous les engins à traction à voie normale, en service sur les chemins de fer suisses (fédéraux et privés) début 1970. Une page par machine (plus de 200 engins traités), photo, caractéristiques et texte descriptif succinct.

Une trentaine de page d'introduction + 210 pages sur couché, couverture carton rigide verni.

Franco aux **Éditions Loco-Revue : 50, - f.**

SCRAPBOOKS.

Toujours à votre disposition : tous les scrapbooks édités par le Museon di Rodo de Uzès, numéros 1 à 42 : dessins ferroviaires, échelle O ou HO.

De nouveaux fascicules sont annoncés : numéros 43 à 47, disponibles courant février. Leur sommaire sera publié dans notre prochain numéro.

Le fascicule, franco aux **Éditions Loco-Revue : 8, - f.**

FREUNDE DER EISENBAHN KALENDER 1971

Le calendrier des « Freunde der Eisenbahn » (Amis des chemins de fer/Allemagne) paraît pour la treizième fois.

Au format habituel, 165 × 240, sous spirale, il présente 37 photos de la vie quotidienne des chemins de fer et sur lesquelles la locomotive à vapeur tient une bonne place. La majorité des vues proviennent naturellement des chemins de fer allemands, mais une vingtaine de photos sont consacrées à d'autres pays (aucune de la France). Le format des photos (sur papier couché) est de 165 × 120 ou de 115 × 160, suivant les sujets.

Vous pouvez vous procurer ce calendrier en versant la somme de 6,90 DM à HAMBURGER MUSEUMSVEREIN (Abt Eisenbahn), CCP 5244 HAMBURG, ou contre 15 F franco aux **Editions Loco-Revue** (délai 15 jours).

A PROPOS DE COLLECTION...

Monsieur Baricheff nous demande de préciser que les prix cités de sa part dans notre reportage « Visite à un collectionneur » (Loco-Revue N° 313) ne sont que des cotes maxima exceptionnelles. En transaction courante, les prix pratiqués sont environ de moitié, ainsi que cela est de règle par exemple en philatélie. La loi de l'offre et de la demande joue par ailleurs largement sur l'état particulier propre à chaque pièce : défraichie, cabossée, bricolée, repeinte ou restaurée tout ou en partie.

Souhaitons que cette mise au point nécessaire arrêtera dans leurs calculs quelques spéculateurs invétérés !

Notre prochain numéro :

" SPÉCIAL NUREMBERG "

Réservez le dès à présent !